



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 153 ]

नई दिल्ली, सोमवार, दिसम्बर 18, 2000/अग्रहायण 27, 1922

No. 153]

NEW DELHI, MONDAY, DECEMBER 18, 2000/AGRAHAYANA 27, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 18 दिसम्बर, 2000

सं. टीएमपी/43/2000-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा मंलान आदेशानुसार कोचीन पत्तन न्यास में यानान्तरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए संयुक्त प्रशुल्क अनुमोदित करता है।

### महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/43/2000-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी)

आवेदक

### आदेश

(नवम्बर, 2000 के 27वें दिन पारित किया गया)

यह मामला कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) द्वारा यानान्तरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए संयुक्त प्रशुल्क शामिल करने हेतु प्रस्तुत प्रस्ताव से संबंधित है।

2. सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातों का उल्लेख किया है

(i) जिन जलयानों पर दुबई से लदान किया जाता है और जिन्हें कोलम्बो जाने के लिए कोचीन होकर जाना होता है उनमें से तूतीकोरिन भेजे जाने वाले कंटेनरों को सीधे कोलम्बो भेजने के बजाय कोचीन में ही उतार लिया जाता है और खाली हुई जगह का इस्तेमाल कोचीन से कोलम्बो भेजे जाने वाले बॉक्सों के लिए किया जाता है।

(ii)

(ii) सीओपीटी की दरों के मान में यानान्तरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कोई प्रभार निर्धारित नहीं किए गए हैं। अतः वे कंटेनर आयात कंटेनर और निर्यात कंटेनर समझे गए हैं और दोनों प्रचालनों के लिए प्रहस्तन प्रभार तथा दो घाट-शुल्क वसूल किए जा रहे हैं। यह प्रभार तूतीकोरिन, जेएनपीटी और कोलम्बो पत्तनों में वसूल किए गए प्रभारों की अपेक्षा बहुत अधिक है।

(iii) नौवहन लाईनों में से कुछ लाईनों ने कोचीन में यानान्तरण कंटेनरों के संचालन की अपनी इच्छा व्यक्त की है। बशर्ते संयुक्त प्रशुल्क अन्य पत्तनों के समान निर्धारित हो।

2.2. इसके पश्चात सीओपीटी ने यानान्तरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रारंभ में निम्नलिखित संयुक्त प्रशुल्क का प्रस्ताव किया था :

क्र.सं.	कंटेनरों का विवरण	वर्तमान दर (रुपयों में)	प्रस्तावित दर (रुपयों में)
1.	20' (खाली)	2,910/-	2,600/-
2.	40' और अधिक (खाली)	4,300/-	3,900/-
3.	20' (लदे हुए)	4,410/-	3,000/-
4.	40' और अधिक (लदे हुए)	6,460/-	4,500/-

3. निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार यह प्रस्ताव विभिन्न प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों के बीच परिचालित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है।

### मैत्री बंगाल टाइगर-लाईन

(i) फरवरी, 2000 के दौरान दुबई/कोचीन/कोलम्बो में नई सेवा शुरू की गई थी। इन जलयानों पर बड़ी संख्या में कंटेनर संयुक्त अरब अमीरात (यूएई) से तूतीकोरिन जा रहे थे। स्वामी इन कंटेनरों को कोचीन में यानान्तरित करने की योजना बना रहे थे ताकि वे कोचीन से दुबई तक अधिक कार्गो स्वीकार कर सकें। लेकिन जब हमने दरों की गणना की तो यह कोलम्बो की तुलना में लगभग दुगुनी आ रही थी। इसलिए, इन स्वामियों ने इन सभी बॉक्सों को कोलम्बो (अर्थात् लगभग 250 से 350 टीईयू प्रति माह) के रास्ते यानान्तरित करने का निर्णय लिया था।

(ii) गेलेक्स सेवा नामक अंतर्राष्ट्रीय संस्था यूएई से तूतीकोरिन भेजे जाने वाले कंटेनरों की जाँच कर रहे थे। भारी टी/एस प्रभारों के कारण वे ये कंटेनर यूएई से सीधे कोलम्बो जलयानों पर भेज रहे थे और कोलम्बो में यानान्तरित कर रहे थे। यह करीब 300 से 500 टीईयू प्रति माह होगा।

(iii) पीओएनएल और एमओएसके सिंगापुर और अफ्रीकी पत्तनों के बीच संयुक्त सेवा चला रहे हैं। ये जलयान कोचीन में भी भेजे जा रहे हैं। कच्चे काजू के मौसम के दौरान वे भारी संख्या में तूतीकोरिन भेजे जाने वाले कंटेनर लाते हैं, जिनको वे अधिक प्रभार देकर कोचीन में उतारते हैं क्योंकि ये जलयान तूतीकोरिन नहीं भेजे जा सकते। कभी-कभी वे यह कार्गो रेल द्वारा तूतीकोरिन ले जाते हैं (तब वे सीओपीटी में लदान प्रभारों से बच सकते हैं) अथवा इसे समुद्र मार्ग द्वारा कोलम्बो के रास्ते भेजते हैं, यदि उन्हें अधिक लाभप्रद भाड़ा प्राप्त होता है।

- (iv) जब से वर्तमान यानान्तरण दरें अधिक बढ़ गई हैं तब से सीओपीटी ने उपर्युक्त व्यवसाय खो दिया है।
- (v) पत्तनों के बीच प्रचलित प्रतिस्पर्धा में सीओपीटी को अधिक कार्गो विशेषतः यानान्तरण कंटेनरों को आकर्षित करने का प्रयास करना चाहिए, क्योंकि यह पत्तन वालारपादम में बन रहे यानान्तरण टर्मिनल के रास्ते में आता है।

### करमाहोम कांफ्रेंस

- (i) हम सीओपीटी के प्रस्ताव से पूर्णतः सहमत हैं।
- (ii) खाली कंटेनरों के प्रहस्तन की मौजूदा दर लदे हुए कंटेनर की दर की अपेक्षा कम है क्योंकि इस पर कोई अदायगी भार नहीं है इसलिए इसकी कोई आय नहीं है। लदे हुए कंटेनर पर अदायगी भार है और इसलिए इसे खाली कंटेनर की अपेक्षा उच्चतर प्रभार वहन कर सकता है। अतः हमारा अनुरोध है कि यथा पूर्व स्थिति बनाए रखी जाए।

### भारतीय जहाजरानी निगम

- (i) हम सीओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में यानान्तरण कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार शामिल करने के लिए की गई पहल की सराहना और स्वागत करते हैं।
- (ii) हमारा सुझाव है कि सीओपीटी को खाली और भरे हुए दोनों प्रकार के कंटेनरों के लिए अपनी दरें जेएनपीटी के स्तर पर रखनी चाहिए।
- (iii) कोचीन में कंटेनरों में आंतरिक भारतीय कार्गो के लाने—जाने की अपार संभावनाएँ हैं। हमारे अनुमान के अनुसार उत्तर भारत से पिपावाव के रास्ते लगभग 500—600 टीईयू तक कार्गो सीओपीटी में लाया जा सकता है और सीओपीटी से अन्य भारतीय पत्तनों के पश्चिमी तट को लगभग 200—300 टीईयू तक कार्गो भेजा जा सकता है। यदि सीओपीटी तटीय जहाजों से आंतरिक कार्गो उठाने के लिए 20' और 40' कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए विशेष प्रशुल्क पर विचार करता है तो सीओपीटी इस अतिरिक्त मात्रा को पूरा कर सकता है। अतः सुझाव है कि 2600/- रुपये/20' और 3900/- रुपये/40' की दरें इन कंटेनरों में इस तटीय कार्गो के लिए निर्धारित की जाएँ।

### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) हम एससीआई के मत का समर्थन करते हैं।
- (ii) हम आंतरिक कार्गो ले जाने वाले कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधी दरों के तत्काल निर्धारण की आवश्यकता पर पुनः बल देते हैं।

### कोचीन स्टीमर एजेंट्स संघ

हम पत्तन के प्रस्ताव का पूर्णतः समर्थन करते हैं, इससे कोचीन को अतिरिक्त यानान्तरण कंटेनर मिल सकेंगे।

## कंटेनर शिपिंग लाईन्स संघ (भारत) (सीओसएलए)

- (i) हम सरकार की भारतीय पत्तनों का यानान्तरण केन्द्रों अथवा केन्द्र के रूप में विकास करने और प्रोत्साहन करने की योजना का खुले दिल से स्वागत करते हैं। अतः हम सीओपीटी के इस मत की प्रशंसा करते हैं कि व्यवसाय को बढ़ावा देने के लिए दरें कम की जाएं। इस पत्तन की आकर्षकता को बढ़ाने के लिए पत्तन न्यास को दरों में और कटौती करनी होगी।
- (ii) हम जानते हैं कि प्रशुल्क के एक घटक को कम करने से प्रति सब्सिडी के मामले उठ सकते हैं। तथापि, हमें विश्वास है कि ऐसी स्थिति में यदि ऐसे मामले उठाए जाते हैं तो वे अनुचित होंगे, क्योंकि यह तो व्यापार उद्यम को प्रतिस्पर्धी बनाने की आम व्यावसायिक युक्ति है।
- (iii) यह उत्साहवर्धक है कि पत्तन ने ऐसे कदम उठाए हैं, लेकिन यह अधिक उचित होगा कि अधिक यानान्तरण मात्रा अर्थात् कम से कम दर पर अधिक से अधिक मात्रा को बढ़ावा देने के लिए हासमान दर ढाँचे पर भी विचार किया जाए। इसके अतिरिक्त, पत्तन उन कंटेनरों पर भी छूट देना चाहता है जो पत्तन से शीघ्र हटा लिए जाएं। इससे प्रचालकों को शीघ्रतिशीघ्र बॉक्सों को हटाने के लिए प्रोत्साहन मिलेगा और इससे टर्मिनल का अधिक इस्तेमाल हो सकेगा।
- (iv) यह पत्तन उत्पादकता संबंधी प्रशुल्कों पर भी विचार कर सकता है। इस योजना में बहुत-सी विविधताएँ हैं परन्तु मूलतः पत्तन निष्पादन के गारंटी स्तरों पर विचार कर सकते हैं जिनके पूरा न होने पर लाइनों को छूट दिए जाने के मामले में प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। गरंटित निष्पादन और छूट प्रक्रिया को इस संयोजन से सार्थक प्रोत्साहन मिलेगा।
- (v) परंतु यह ध्यान रहे कि अकेले यानान्तरण दर का यह प्रावधान ही एकमात्र ऐसा मुददा नहीं है कि यानान्तरण केन्द्रों के रूप में विकासशील भारत के पत्तनों पर ही ध्यान देना आवश्यक है। बल्कि दो अन्य महत्वपूर्ण मुददे भी हैं –
  - यानान्तरण प्रक्रियाओं, विशेषतः सीमा-शुल्क द्वारा अधिरोपित प्रक्रियाओं का सरलीकरण
  - उन भारतीय तटों पर कंटेनरों की आवाजाही हेतु शासी विनियम जहाँ ऐसी गतिविधियाँ भारतीय पत्तन केन्द्र के रास्ते अन्तर्राष्ट्रीय गतिविधियों का मार्ग हैं।

4. सीओपीटी में 11 अगस्त 2000 को इस मामले की संयुक्त सुनवाई की गई थी। संयुक्त सुनवाई के समय निम्नलिखित प्रस्ताव किए गए थे :

## कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी)

- (i) प्रस्तावित संयुक्त यानान्तरण प्रभारों के घटक विशिष्ट हैं अतः इन्हें आसानी से सूचीबद्ध किया जा सकता है।
- (ii) यानान्तरण प्रभार में घाट-भाड़ा शामिल है। सामान्य कंटेनर के लिए भी घाट-भाड़ा 'बॉक्स-दर' में शामिल है।

- (iii) यदि यानान्तरण कंटेनरों का पूर्णतः लदा हुआ जलयान आता है तो हम नौमरक में छूट पर विचार कर सकते हैं।
- (iv) यदि प्रचालन परम्परागत बर्थ में होता है और गैंट्री क्रेन का इस्तेमाल नहीं किया जाता है तो गैंट्री क्रेन का कोई प्रभार नहीं होगा।
- (v) बॉधने/खोलने को नौमरण नहीं माना जाएगा और न ही इसके लिए प्रभार है।
- (vi) हमारी क्रेनें विशेष रूप से तैयार की गई हैं। हवाई पत्तन से निकटता के कारण ऊँचाई पर प्रतिबंध है। अतः इसकी तुलना जेएनपीटी से नहीं की जा सकती। वहाँ कार्गो का आना-जाना अधिकांशतः एकसमान नहीं रहता। हमारी क्रेनें दो और तीन घंटों के लिए कार्यहीन होंगी। इन सभी को हिसाब में लिया जाए।
- (vii) सीओपीटी, दो माह के समय में प्रयोक्ताओं से विचार करेगा और मात्रा में छूट देने के लिए प्रतिपूरक प्रस्ताव लाएगा।

### पैटर्वॉक

हम सीओपीटी के प्रस्ताव का समर्थन करते हैं।

### कोचीन स्टीमर एजेंट्स संघ

सीओपीटी को जेएनपीटी में चल रही रकीम के अनुसार मात्रा में छूट देनी चाहिए।

### भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए) और भारतीय जहाजरानी निगम (एससीआई)

- (i) हम इस प्रस्ताव से सहमत हैं। प्रस्तावित संयुक्त दरें अपेक्षित हैं।
- (ii) सीओपीटी यदि यह सब कुछ करेगा तो क्या नौमरण को अलग से व्यवस्थित नहीं करना पड़ेगा।
- (iii) सीओपीटी को यानान्तरण कंटेनरों हेतु अनुमत निःशुल्क समय का उल्लेख करना होगा।
- (iv) सीओपीटी, जेएनपीटी दरों को नहीं अपना सकता, क्योंकि जेएनपीटी में उत्पादकता अधिक है। अतः सीओपीटी में लाईनों को कुछ अतिरिक्त खर्च वहन करना होगा।

### कंटेनर शिपिंग लाईन्स संघ

- (i) संभरक प्रचालकों और सीओपीटी की पहल का स्वागत है।
- (ii) अंततः शिपिंग लाईन अदायगी करता है, न कि संभरक प्रचालक।
- (iii) जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के समान ही मात्रा में छूट भी अवश्य दी जाए।
- (iv) प्रशुल्क और उत्पादकता के बीच हमेशा संबंध होना चाहिए।
- (v) यदि जलयान गैंट्री क्रेन का प्रयोग नहीं करता है तो संयुक्त दर पर कितनी छूट दी जाएगी ?
- (vi) क्या संयुक्त दर में बॉधना/खोलना शामिल है ? जेएनपीटी में यह शामिल है।

## मै0 बंगाल टाइगर—लाईन और मै0 आस्पिनवॉल एण्ड कम्पनी लिमिटेड

हम पत्तन के प्रस्ताव का समर्थन करते हैं।

### 5. संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निर्णय लिए गए थे :

- (i) सीओपीटी, गैंट्री लदाई/उतराई और परम्परागत लदाई/उतराई की विभिन्न दरें निश्चित करने के लिए अपने प्रस्ताव में संशोधन करेगा।
- (ii) सीओपीटी प्रयोक्ताओं से विचार-विमर्श करेगा और मात्रा में छूट देने के लिए उसे प्रस्ताव में शामिल करेगा।

6.1. सीओपीटी ने 29 सितम्बर 2000 के अपने समसंख्यक पत्र द्वारा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। संशोधित प्रस्ताव में मूल प्रस्ताव (उक्त पैरा 2.2 के अनुसार) से प्रस्तावित यानान्तरण प्रभारों के अतिरिक्त निम्नलिखित एकमुश्त प्रभार प्रस्तावित किए गए थे :

- (क) परम्परागत बर्थों में दोनों ओर यानान्तरण कंटेनरों का प्रहस्तन

वर्तमान (रुपयों में)	प्रस्तावित (रुपयों में)
20' खाली	910—00
20' लदे हुए	3010—00
40' खाली	1300—00
40' लदे हुए	4560—00
	820—00
	2350—00
	1170—00
	3460—00

- (ख) परम्परागत बर्थ में लादे गए तथा गैंट्री में उतारे गए और विलोमतः परम्परागत बर्थ में उतारे गए तथा गैंट्री में लादे गए यानान्तरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए संयुक्त प्रभार

वर्तमान (रुपयों में)	प्रस्तावित (रुपयों में)
20' खाली	1910—00
20' लदे हुए	4010—00
40' खाली	2800—00
40' लदे हुए	6060—00
	1720—00
	3000—00
	2520—00
	4550—00

6.2. सीओपीटी ने कंटेनरों और अन्य कार्गो के लिए अलग-से मात्रा में छूट की एक योजना का भी प्रस्ताव किया है।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र सम्पूर्ण जानकारी के संदर्भ में और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर निम्नलिखित बातों पर विचार करना होगा :

- (i) सीओपीटी की वर्तमान दरों के मान में यानान्तरण कंटेनरों के लिए पृथक प्रहस्तन प्रभार शामिल नहीं है। इस समय प्रयोक्ताओं से दुहरे प्रभार अर्थात् आयात प्रचालन और नियति प्रचालन के लिए अलग-अलग प्रभार वसूल किए जा रहे हैं। इस प्रस्ताव को पत्तन में यानान्तरण कार्य को बढ़ाने के लिए यानान्तरण कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों को युक्तिसगत बनाने के प्रस्ताव के रूप में देखा जाए।
- (ii) सभी प्रयोक्ताओं ने इस प्रस्ताव का स्वागत किया है।
- (iii) सीओपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में संशोधन किया है ताकि निम्नलिखित तीन स्थितियों के लिए संयुक्त दरें निर्धारित की जा सकें।

- (क) गैंट्री के अंतर्गत यानान्तरण कंटेनरों का दोनों ओर से प्रहस्तन
- (ख) परम्परागत बर्थों में यानान्तरण कंटेनरों का दोनों ओर से प्रहस्तन
- (ग) एक ओर परम्परागत बर्थों में तथा दूसरी ओर गैंट्री के अंतर्गत और विलोमत तथा एक ओर गैंट्री के अंतर्गत और दूसरी ओर परम्परागत बर्थों में यानान्तरण कंटेनरों का प्रहस्तन

- (iv) सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि प्रस्तावित दरें वर्तमान प्रभारों में खाली कंटेनरों के लिए 10 प्रतिशत और लदे हुए कंटेनरों के लिए 25 प्रतिशत रियायत देने के बाद परिकलित की गई हैं। लदे हुए कंटेनरों के वर्तमान प्रभारों में चूंकि कार्गो पर घाट-भाड़ा भी शामिल है, अतः लदे हुए कंटेनरों को अधिक रियायत देना उचित होगा।
- (v) परम्परागत बर्थों में 20' और 40' लदे हुए यानान्तरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए सीओपीटी की वर्तमान दरों के परिकलन में कुछ विसंगतियाँ देखने में आई हैं। परिणामतः परम्परागत बर्थों में दोनों ओर प्रहसित और परम्परागत बर्थों में एक ओर प्रहसित तथा गैंट्री के अंतर्गत दूसरी ओर प्रहसित इन कंटेनरों की श्रेणियों के लिए प्रस्तावित समेकित दरें, अलग-अलग सेवाओं की वस्तुगत दरों के कुल योग की अपेक्षा अधिक है। सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित इन दरों में संख्यात्मक त्रुटियाँ सीओपीटी से विचार-विमर्श करके ठीक कर दी गई हैं। वर्तमान दरों में प्रस्तावित खाली कंटेनरों के लिए 10 प्रतिशत और लदे हुए कंटेनरों के लिए 25 प्रतिशत रियायत को ध्यान में रखते हुए लदे हुए 20' और 40' यानान्तरण कंटेनरों के लिए समेकित प्रभार तदनुसार संशोधित किए गए हैं।
- (vi) हालांकि सीओपीटी ने प्रहस्तन की इन तीन वैकल्पिक परिस्थितियों को शामिल करके अपने पूर्वती प्रस्ताव में संशोधन किया है परंतु संयुक्त दरों के अंतर्गत शामिल सेवाओं के विभिन्न घटकों का उल्लेख नहीं किया है। संयुक्त दरों में गैंट्री प्रभार (गैंट्री बर्थों में), घाट से यार्ड और यार्ड से घाट तक परिवहन, यार्ड में चढ़ाने/उतारने के प्रभार और कंटेनरों पर तथा कंटेनरों में रखे कार्गो पर घाट-भाड़ा शामिल है। दरों के मान में विशेष रूप से इस शर्त का उल्लेख करना आवश्यक होगा कि यदि संयुक्त दर के अंतर्गत शामिल सेवाओं में से कोई भी सेवा पत्तन द्वारा उपलब्ध नहीं कराई जाती है तो उस कार्य के लिए अधिसूचित प्रभारों के बराबर छूट दी जाएगी। यह भी स्पष्ट रहे कि वर्तमान दरों के मान में संयुक्त प्रभार शामिल करने हेतु प्रस्तावित अलग-अलग गतिविधियों के लिए अलग-अलग दरें शामिल हैं।

(vii) एससीआई ने इस संयुक्त सुनवाई में यानान्तरण कंटेनरों के लिए अनुमति निःशुल्क समय के बारे में प्रश्न उठाया था। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि सीओपीटी की वर्तमान दरों के मान में इस श्रेणी के लिए 30 दिन का निःशुल्क समय विनिर्दिष्ट है।

(viii) संयुक्त सुनवाई के दौरान दिए गए सुझाव को स्वीकार करते हुए सीओपीटी ने मात्रा में छूट की योजना का प्रस्ताव किया है। परंतु सीओपीटी के प्रस्ताव में न केवल सभी प्रकार के कंटेनर यातायात शामिल हैं, अपितु बल्कि, ब्रेक बल्कि और लिविंग कार्गो भी शामिल हैं। तात्कालिक मामला चूंकि केवल यानान्तरण कंटेनरों के संदर्भ में है, अतः सीओपीटी का मात्रा में छूट के प्रस्ताव को इस मामले से अलग रखा जाए और पृथक मामले के रूप में कार्यवाही की जाए।

(ix) सीएसएलए ने दक्षता से जुड़ी प्रशुल्क योजना निर्धारित करने का मुददा उठाया था। इस प्राधिकरण की कथित नीति परिचालन दक्षता में सुधार करने के लिए प्रशुल्क संतुलन (लीवरंज) का प्रयोग करने की है। यह प्राधिकरण सभी महापत्तनों और पत्तन टर्मिनलों में दक्षता से जुड़े प्रशुल्क का निर्धारण करने के पक्ष में है। प्राधिकरण न्हावा शेव इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) में पहले ही दक्षता से जुड़ी कंटेनर प्रहस्तन प्रशुल्क योजना लागू कर चुका है। इस योजना को आगे अन्य पत्तनों में परिष्कृत और विस्तारित किया जाएगा।

परंतु सीओपीटी में दक्षता से जुड़ी प्रशुल्क योजना का निर्धारण केवल यानान्तरण कंटेनरों के मामले में नहीं किया जा सकता, बल्कि सम्पूर्ण कंटेनर प्रहस्तन कार्य के लिए करना होगा। वर्तमान सीओपीटी कंटेनर प्रहस्तन प्रभार दिसम्बर 1998 में निर्धारित किए गए थे, और दो वर्ष की अवधि की समाप्ति पर उनकी समीक्षा की जानी थी। जब सीओपीटी आगे दरों में सशोधन के लिए प्रस्ताव करता है तो वह दक्षता से जुड़ी प्रशुल्क योजना के लिए अपने प्रस्तावों को समिलित कर सकता है, इससे पत्तन को उपर्युक्त निश्चित सीमा से अधिक दक्षता प्राप्त करने पर पुरस्कृत और निश्चित सीमा से कम दक्षता के लिए दण्डित किया जा सकेगा। पिछले निष्पादन का निरतर रखा गया औंसत स्तर निश्चित सीमा निर्धारण के लिए उचित निर्धारण का काम कर सकता है।

8. उपर्युक्त तर्कों के परिणामस्वरूप और उनके आधार पर यह प्राधिकरण सीओपीटी का प्रस्ताव निम्नलिखित रूप में अनुमोदित करता है :

‘यानान्तरण कंटेनर के प्रहस्तन हेतु संयुक्त दर

(क) गैंट्री के अंतर्गत दोनों ओर यानान्तरण कंटेनरों का प्रहस्तन

	20'	40'
	(दरें रुपयों में)	
लदे हुए	3000	4500
खाली	2600	3900

## (ख) परम्परागत बर्थों में दोनों ओर यानान्तरण कंटेनरों का प्रहस्तन

	20'	40'
	(दरें रुपयों में)	
लदे हुए	1800	2600
खाली	820	1170

## (ग) एक ओर परम्परागत बर्थों में तथा दूसरी ओर गैंट्री के अंतर्गत यानान्तरण कंटेनरों का प्रहस्तन

	20'	40'
	(दरें रुपयों में)	
लदे हुए	2560	3720
खाली	1720	2520

टिप्पणी : 1. यानान्तरण कंटेनर वह है जो जहाज से उतारा जाता है, यार्ड में रखा जाता है और दूसरे जलयान द्वारा जिसका परिवहन किया जाता है।

2. उपर्युक्त संयुक्त दरों में गैंट्री प्रभार (केवल गैंट्री बर्थों में), घाट से यार्ड और यार्ड से घाट तक परिवहन हेतु प्रभार, अंतरण क्रेन द्वारा यार्ड में रखने और उठाने के लिए प्रभार ओर कंटेनरों पर एवं कंटेनर में रखे कार्गों पर घाट-भाड़ा शामिल है।

3. यदि संयुक्त दरों के अंतर्गत शामिल सेवाओं में से कोई भी सेवा पत्तन द्वारा उपलब्ध नहीं कराई जाती है तो संयुक्त दरों पर उस सेवा के लिए अधिसूचित प्रभारों के बराबर छूट दी जाएगी।

9. सीओपीटी को तदनुसार अपनी दरों के मान में संशोधन का निदेश दिया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष  
[विज्ञापन सं./3/4/143/2000—असा.]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**NOTIFICATION**

New Delhi, the 18th December, 2000

**No. TAMP/43/2000-COPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves a composite tariff for handling transhipment containers at the Cochin Port Trust, as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**Case No.TAMP/43/2000-COPT**

**The Cochin Port Trust (COPT)**

...

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 27th day of November 2000)

This case relates to a proposal submitted by the Cochin Port Trust (COPT) for introduction of a composite tariff for handling transhipment containers.

2.1. In its proposal, the COPT has made the following points:-

- (i). The vessels which are loading from Dubai and call at Cochin on their way to Colombo like to off load Tuticorin bound containers at Cochin instead of carrying all the way to Colombo and use those slots to carry Colombo bound boxes from Cochin.
- (ii). No charges have been prescribed for handling transhipment containers in the COPT Scale of Rates. Hence, they are treated as import containers as well as export containers; handling charges for both operations; and, two wharfages are being recovered. This is much higher than the charges levied at Ports like Tuticorin, JNPT, and Colombo.
- (iii). Some of the shipping lines have expressed their willingness to handle transhipment containers at Cochin provided a composite tariff is prescribed for the same on par with other Ports.

2.2. In this backdrop, the COPT had initially proposed a composite tariff for handling transhipment containers as given below:

<b>S. No.</b>	<b>Particulars of the containers</b>	<b>Present Rate (Rs.)</b>	<b>Proposed Rate (Rs.)</b>
1.	20' (Empty)	2,910/-	2,600/-
2.	40' and above (Empty)	4,300/-	3,900/-
3.	20' (Loaded)	4,410/-	3,000/-
4.	40' and above (Loaded)	6,460/-	4,500/-

3. In accordance with procedure prescribed, the proposal was circulated among various users / representative bodies of port users. The comments received from them are summarised below:

**M/s. Bengal Tiger-Line**

- (i). During February 2000, a new service was started – Dubai / Cochin / Colombo. A lot of containers were moving from UAE to Tuticorin on these vessels. The Principals were planning to tranship these containers at Cochin because they can accept more cargo from Cochin to Dubai. But when we calculated the rates it was coming to almost double compared to Colombo. Therefore, the Principals decided to tranship all these boxes via Colombo (i.e. Around 250 to 350 TEUs per month).
- (ii). A consortium called Galax service were enquiring to bring containers from UAE destined for Tuticorin. Due to the heavy T/S charges, they were sending these containers on direct Colombo vessels from UAE and transhipping at Colombo. This will be around 300 to 500 TEUs per month.
- (iii). PONL and MOSK are operating a joint service between Singapore and African ports. These vessels are calling at Cochin also. During the raw cashew season

they bring a large number of containers destined for Tuticorin which they discharge at Cochin paying the high charge because these vessels do not call at Tuticorin. Sometimes they take this cargo to Tuticorin by rail (then they can avoid loading charges at the COPT) or send it via Colombo by sea if they get a better feeder freight.

- (iv). Since the existing transhipment rates are exorbitant the COPT has lost the abovementioned business.
- (v). In the prevailing competition between ports, the COPT must try to attract more cargo especially transhipment containers as the port is on the way to building a new Transhipment terminal at Vallarpadam.

#### **Karmahom Conference**

- (i). We fully agree with the COPT proposal.
- (ii). The current rate for handling an empty container is lower than that of a loaded container. This is because an empty container is not generating any revenue since it has no payload. A laden container has a 'payload' and, therefore, can bear a charge higher than an empty container. Therefore, we request the status quo to be maintained.

#### **The Shipping Corporation of India**

- (i). We appreciate and welcome the initiative taken by the COPT in their proposal to introduce a composite transhipment container handling charge.
- (ii). We suggest that the COPT maintain their rates at the level of the JNPT for both empties as well as loaded containers.
- (iii). Cochin has a great potential for attracting movement of **domestic** Indian cargo in containers. In our estimation a volume of about 500-600 TEUs can move into the COPT from North India via Pipavav and about 200-300 TEUs from COPT to other west coast Indian ports. The COPT can cater to this additional throughput if the COPT consider a special tariff for handling of 20' and 40' containers containing domestic cargo from coastal ships. It is suggested that rates of Rs.2600/- / 20' and Rs.3900/- / 40' may be fixed for these coastal cargo in containers.

#### **Indian National Shipowners Association (INSA)**

- (i). We support the views of the SCI.
- (ii). We reiterate the urgent need to establish container related rates for containers moving with domestic cargo.

#### **Cochin Steamer Agents' Association**

We fully endorse the Port's proposal which will enable to attract additional transhipment containers to Cochin.

#### **The Container Shipping Lines Association (India) (CSLA)**

- (i). We wholeheartedly endorse the Government's policy of encouraging development of India's ports as centres of transhipment, or hubs. We, therefore, applaud the COPT's view that it should reduce rates to try and encourage business. The Port Trust may wish to make further reductions to increase the attractiveness of the port.
- (ii). We are aware that reduction of one tariff element may raise concerns of "cross subsidisation". We, however, believe that in this case such concerns, if they are

raised, are unjustified, as this is a normal commercial device to enable a business enterprise to compete.

- (iii). It is encouraging that a port has taken such steps but it may be appropriate to also consider a stepped rate structure to encourage more transhipment volume, i.e. more the volume, the lower the rate. Furthermore, the port may wish to give reductions on containers that move quickly through the port. This encourages operators to move boxes faster and so will make greater use of the terminal.
- (iv). The port may also give consideration to productivity related tariffs. There are many variations on this scheme but in essence ports may wish to consider guaranteeing levels of performance which if not achieved, result in rebates to the Lines. Such a combination of guaranteed performance and a rebate mechanism could provide a significant incentive.
- (v). It should be borne in mind though that the provision of a transhipment rate alone is not the only issue that is in need of being addressed in developing India's ports as transhipment hubs. There are two other important issues namely –
  - simplification of the transhipment procedures and in particular those imposed by customs.
  - The regulations governing access to the movement of containers on the Indian Coast where such moves are part of an international move via an Indian hub port.

4. A joint hearing in this case was held at the COPT on 11 August 2000. At the time of the joint hearing, the following submissions were made:

**Cochin Port Trust (COPT)**

- (i). Components of the proposed composite transhipment charges are specific which can be easily listed.
- (ii). Wharfage is included in the transhipment charge. Even for a normal container, wharfage is included in the 'box rate'.
- (iii). If a full load vessel of transhipment containers comes, we can consider a rebate for stevedoring.
- (iv). If gantry crane is not used because of operation in a conventional berth, there will be no charge for gantry at all.
- (v). Lashing/unlashing is not covered as the Stevedore does it and charges for it.
- (vi). Ours are specially designed cranes. There are restrictions on height because of proximity to airport. Therefore, it can not be compared to the JNPT. There is quite often no smooth flow of cargo. Our cranes will be idle for two and three hours. All this has to be taken in to account.
- (vii). In two months time, the COPT will consult users and bring a supplementary proposal for volume discounts

**Patvilk**

We endorse the proposal of the COPT.

**Cochin Steamer Agents Association**

COPT must introduce volume discounts in line with the scheme operating at the JNPT.

**Indian National Shipowners Association (INSA) and Shipping Corporation of India (SCI)**

- (i). We agree with the proposal. Composite rates as proposed are required.
- (ii). If the COPT will do everything, will stevedoring be required to be arranged separately?
- (iii). The COPT shall specify the free time allowed on transhipment containers.
- (iv). The COPT can not adopt the JNPT rates because productivity at the JNPT is higher. Further, at the COPT, lines incur certain additional expenditure.

**Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). The Initiative of feeder operators and the COPT is welcome.
- (ii). It is the Shipping Line that pays ultimately and not the feeder operators.
- (iii). Volume discounts must also be given as given by the Jawaharlal Nehru Port Trust.
- (iv). There must always be a link between tariff and productivity.
- (v). In case a vessel does not use the gantry crane what will be the rebate to be allowed on the composite rate?
- (vi). Is lashing/unlashing covered by the composite rate? In JNPT it is covered.

**M/s. Bengal Tiger- Line and M/s. Aspinwall & Company Limited**

We endorse the proposal of the Port.

5. In the joint hearing, the following decisions were taken:

- (i). The COPT would recast its proposal to provide for different rates for gantry loading/unloading and conventional loading / unloading.
- (ii). The COPT would consult the users and incorporate a proposal for giving volume discounts.

6.1. The COPT has submitted its revised proposal vide its letter dated 29 September 2000. In the revised proposal, in addition to the transhipment charges proposed in the original proposal (as given in para 2.2 above), the following consolidated charges have been proposed:

**A. Transhipment containers handled bothways in the conventional berths.**

	Existing Rs.	Proposed Rs.
20' empty	910.00	820.00
20' Loaded	3010.00	2350.00
40' empty	1300.00	1170.00
40' Loaded	4560.00	3460.00

**B. Composite charges for handling transhipment containers loaded at the conventional berth and discharged at the gantry and vice-versa**

	Existing Rs.	Proposed Rs.
20' empty	1910.00	1720.00
20' Loaded	4010.00	3000.00
40' empty	2800.00	2520.00
40' Loaded	6060.00	4550.00

6.2. The COPT has also proposed a volume discount scheme separately for containers and other cargo.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following points emerge for consideration:

- (i). The existing Scale of Rates of the COPT does not contain separate handling charges for transhipment containers. Users are now being charged twice – for import operation and for export operation separately. The present proposal is to be seen as a step to rationalise the charges for handling transhipment containers in order to boost transhipment activity in the port.
- (ii). All the users have welcomed the proposal.
- (iii). The COPT has revised its original proposal so that composite rates for the following three situations can be prescribed:
  - (a). Handling transhipment containers under Gantry both ways.
  - (b). Handling transhipment containers in the conventional berths both ways.
  - (c). Handling transhipment containers in the conventional berths one way and under gantry the other way and vice versa.
- (iv). The COPT has mentioned that the proposed rates are arrived at by allowing a concession in the existing charges to the tune of 10% in the case of empties and 25% in the case of loaded containers. Since the existing charges for loaded containers include wharfage on cargo also, the higher concession given to loaded containers is found to be in order.
- (v). Some discrepancies have been noticed in the COPT's computation of the existing rates for 20' and 40' loaded transhipment containers handled at the conventional berths. Consequently, the consolidated rates proposed for these categories of containers handled bothways in conventional berths and handled in conventional berths one way and under Gantry the other way have been found to be higher than the aggregate of the itemised rates for individual services.

The arithmetical error in these rates proposed by the COPT have been corrected in consultation with it. Keeping in view the concession of 10% for empties and 25% for loaded containers proposed to be allowed in the existing rates, the consolidated charges for 20' and 40' loaded transhipment containers have accordingly been modified.
- (vi). While the COPT has revised its earlier proposal to cover the three alternative situations of handling, it has not mentioned the various components of services covered under the composite rates. The composite rate covers Gantry charges (at gantry berths), transportation from quay to yard and vice versa, lift on / lift off charges at yard and wharfage on container as well as containerised cargo. This needs to be specifically mentioned in the Scale of Rates with a stipulation that when any of the services covered by the composite rate is not provided by the

Port, a rebate equivalent to the notified charge for that activity is to be allowed. It is to be recognised that the existing Scale of Rates contains separate rates for the individual activities proposed to be covered by the composite charge.

- (vii). The SCI raised a point at the joint hearing about free time allowed on transhipment containers. In this connection, it is noteworthy that the existing Scale of Rates of the COPT specifies a free time of 30 days for this category.
- (viii). Accepting the suggestion made during the joint hearing, the COPT has proposed a volume discount scheme. However, the COPT proposal covers not only all types of container traffic but also bulk, break bulk and liquid cargo. Since the instant case is in the context of transhipment containers only, the volume discount proposal of the COPT has, therefore, to be delinked from this case and processed as separate case.
- (ix). The CSLA has raised the issue of prescribing an efficiency linked tariff scheme. The stated policy of this Authority is to use the tariff leverage to effect improvements in operational efficiency. This Authority is also in favour of prescription of efficiency linked tariffs at all major ports and port terminals. The Authority has already introduced an efficiency linked container handling tariff scheme at the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT). This scheme is further to be refined and extended to other ports.

However, prescription of an efficiency linked tariff scheme at the COPT can not be made in case of transhipment containers alone; it has to cover the entire container handling activity. The existing COPT container handling charges were fixed in December 1998; and, on expiry of a two year period, they would be due for a review. When the COPT next proposes a revision of the rates, it can incorporate its proposals for an efficiency linked tariff scheme which will reward the port for achieving performances above a cut-off limit and penalise for performances below the cut-off limit. The sustained average level of past performance can serve as a reasonable pointer for determining the cut off limit.

8. In the result, and for the reasons given above, the Authority approves the proposal of the COPT as given below:

**"Composite rate for transhipment container handling"**

**A. Transhipment containers handled both ways under Gantry**

	<u>20'</u>	<u>40'</u>
	<u>Rates in Rs.</u>	
Loaded	3000	4500
Empty	2600	3900

**B. Transhipment containers handled both ways in the Conventional Berths**

	<u>20'</u>	<u>40'</u>
	<u>Rates in Rs.</u>	
Loaded	1800	2600
Empty	820	1170

**C. Transhipment containers handled in the conventional berths one way and under Gantry the other way**

	<u>20'</u>	<u>40'</u>
	<u>Rates in Rs.</u>	
<b>Loaded</b>	<b>2560</b>	<b>3720</b>
<b>Empty</b>	<b>1720</b>	<b>2520</b>

**Note:** 1. A transhipment container is one which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through another vessel.

2. The composite rates given above cover Gantry charges (at gantry berths only), charges for transportation from quay to yard and vice versa, charges for grounding and lifting by transfer crane at the yard and wharfage on container as well as containerised cargo.
3. If any of the services covered by the composite rates are not provided by the port, a rebate equivalent to the notified charges for that service shall be allowed on the composite rates.”

9. The COPT is directed to amend its Scale of Rates accordingly.

S SATHYAM, Chairman  
[ADVT No./III/IV/143/2000 —Exly.]